



Règles de Courses de la *Classe*



DOC H106

ARTICLE 1 PREAMBULE

Les voiliers habitables monocoques de type différents, équilibrent leurs chances en régates, par les solutions de la **formule HN France**.

Ces solutions permettent de rassembler en compétition des bateaux standards, monotypes ou assimilés, et des bateaux personnalisés.

Les bateaux standards, évalués par leurs performances réelles, sont inscrits dans les tables de références d'où l'on peut déduire les coefficients de ratings à utiliser. Les modèles concernés sont décrits par l'autorité en charge du type de bateau.

Les bateaux personnalisés et les nouveaux modèles sont évalués avec l'aide des vecteurs de prévisions de performance selon les solutions mises au point pour les championnats du monde par l'Offshore Racing Congress. (O.R.C.).

Ce dispositif fonctionne grâce à l'organisation du système d'information pour les régates en Inter-séries (OSIRIS) mise en place par la F.F. VOILE pour tous les monocoques.

Les bateaux de type «Classic» évalués par la jauge Y.C. Classic (Y.C.C.), et les quillards de sport sont en cohérence avec les autres bateaux par le barème Osiris.

ARTICLE 2 BATEAUX ADMIS

2.1 - Le règlement s'applique aux bateaux de série figurant sur les tables de handicap, aux bateaux ayant obtenu un certificat de jauge O.R.C., et pour les plus anciens, aux bateaux calculés par la jauge du Y.C.C.

Les bateaux doivent être conformes aux caractéristiques de leur série, et aux amendements mentionnés sur leurs certificats de jauge (carte d'identité du bateau).

2.2 - Les skippers devront présenter la carte d'identité de leur bateau délivrée selon la procédure mise en place dans chaque ligue. Les voiliers qui relèvent d'une association de classe sont précisés dans le document H 112 «contrainte particulières à

certaines bateaux». Ils devront être en possession du certificat de conformité délivré par leur classe. Les règles de classe monotype ne prévalent sur les règles générales que pour ces bateaux ainsi désignés.

Ces règles sont déposées à la F.F.Voile et à l'I.S.A.F pour les classes internationales. Si elles sont modifiées, les modifications ne sont prises en compte qu'à compter de leur dépôt à la F.F.Voile.

2.3 - Les bateaux non admis en vertu de l'article 2.1 sont désignés comme «bateaux expérimentaux» et constituent la classe X (H 100). Pour ces bateaux le propriétaire fournit les documents permettant la certification provisoire de son bateau.

2.4 - Une admission en classe X n'est que temporaire, les bateaux doivent solliciter un certificat de jauge comme prévu en 2.1.

2.5 - La table des handicaps est révisée chaque année (table H 109). La table complémentaire (table H 108) est actualisée en cours d'année par le canal des délégués régionaux et mise à disposition sur le serveur de la F.F.Voile.

ARTICLE 3 CLASSEMENTS

3.1 - Les classements seront établis selon la formule du temps sur temps, du temps sur distance, avec ou sans prise en compte du coefficient de vent léger (CVL), selon les instructions permanentes de ligue ou selon le choix du club organisateur en accord avec sa ligue ; la formule choisie sera clairement indiquée dans les instructions de course. **Par défaut la formule temps sur distance avec application du CVL sera appliquée.**

3.2 - Les bateaux sont répartis en quatre filières selon certaines caractéristiques, notamment le rapport surface de voilure / déplacement :

- ◆ Une filière «Régate Ultra légers» (classe L) ;
- ◆ Une filière «Régate» à déplacement léger (classes R1, R2, R3, R4) ;
- ◆ Une filière «Croiseurs légers» (classes A & B) ;
- ◆ Une filière «Course Croisière» à déplacement normal ou lourd (classes C, D, E, F, G) .



Dans chaque filière les bateaux sont répartis en classes selon leur groupe de handicap et leur déplacement, chaque classe a pour objet de regrouper des bateaux de vitesses voisines et de comportement marin proche.

Les principaux critères sont :

Filière «Régate Ultra léger» :

Classe L

Voiliers de régates, dotés d'un couple de redressement suffisant, et très voilés pour leur déplacement.

Filière «Régate» : Voiliers de régates de plus de 500 kg ou longueur supérieure à 6 mètres.

Classe R1

Bateaux d'un déplacement ≤ 2000 kg
Groupe entre 11 et 17 + Micro proto.

Classe R2

Bateaux d'un déplacement ≤ 2000 kg
Groupe supérieur à 17.

Classe R3

Bateaux d'un déplacement > 2000 kg et ≤ 4000 kg.

Classe R4

Bateaux d'un déplacement > 4000 kg et ≤ 6000 kg.

Les bateaux d'un déplacement > 6000 kg font partie de la filière «Croisière».

Filière «Croiseurs légers» :

Classe A

Bateaux d'une longueur ≤ 6 mètres, sauf Micro proto.

Classe B

Bateaux d'un déplacement ≤ 2000 kg, Bau ≤ 2.60 m.

Filière «Croisière» :

Bateaux de plus de 1000 kg, et longueur supérieure à 6 mètres.

Classe C

Bateaux d'un déplacement ≤ 3000 kg
Groupe maximum 16.

Classe D

Bateaux d'un déplacement > 2000 kg et ≤ 6000 kg
Groupe maximum 22.

Classe E

Bateaux d'un déplacement > 3000 kg et ≤ 9000 kg
Groupe maximum 27.

Classe F

Bateaux d'un déplacement > 6000 kg et ≤ 12000 kg
Groupe maximum 33.

Classe G

Bateaux d'un déplacement > 9000 kg
Groupe supérieur à 32.

Les bateaux dont le déplacement est inférieur à ces valeurs, font partie d'une filière «Régate».

3.3 - Lorsque la flotte est importante, on pourra la diviser en plusieurs classements. Chaque fois que possible, on séparera d'abord les filières, puis les classes.

Pour réaliser les groupes de classement, après avoir séparé les filières, on regroupera les bateaux soit par classe, par groupe de classes ou par fraction de classe. (Une fraction de classe pouvant être regroupée avec une autre classe.) Les groupes ainsi constitués rassembleront des bateaux ayant des performances voisines basés sur les groupes bruts de handicap des bateaux.

Mais un classement ne devrait jamais comporter moins de 10 bateaux engagés ensemble.

Si des regroupements de filières sont nécessaires pour regrouper un minimum de 10 bateaux, les filières L et R seront regroupées en priorité.

Les groupes de classement ainsi constitués sont donc fonction de la composition de la flotte en course ; ils seront publiés avant le premier départ.

3.4 - Dans tous les cas les bateaux **X** sont classés à part, en classement bis, selon la méthode exposée au document H 120. **En aucun cas un titre national ou régional ne peut être décerné à un bateau des classes X.**

3.5 - Le handicap d'un bateau est personnalisé selon les certificats de jauge et ne peut être modifié que par l'autorité de jauge de la classe HN France.

3.6 - Système de classement.

◆ **Définition du SYSTEME «H»** (si on veut l'utiliser)
Les points sont calculés dégressivement selon la formule suivante (valeurs arrondies à 0.01 près) :
Points = $101 * (N-A+1) / (N+1)$

I = Nombre d'inscrits devant être classés ensemble

N = Nombre de partants, soit les inscrits moins les DNC ($N = I - DNC$)

A = Place du bateau dans son classement

DNC, DSQ, DNE, BFD, OCS : reçoivent 0 point

DNS, DNF, RAF : reçoivent la moitié des points du dernier bateau arrivé et classé.

(Cette disposition favorise les bateaux présents sur la ligne de départ par rapport aux DNC qui n'ont pas fait l'effort de quitter le quai).

NB : pour ne pas fausser le compte de points des bateaux, les bateaux expérimentaux (codés en X) ne sont ni comptés dans les inscrits ni dans les partants, leur place en bis n'affecte ni les places, ni les points des autres bateaux.



ARTICLE 4 (Disponible)

ARTICLE 5 VOILES AUTORISÉES

5.1 - Grand-voile

Pour toutes les séries sont autorisées : Une grand-voile et une grand-voile suédoise non lattée.

5.2 - Focs et génois

5.2.1 - Sont autorisés : un tourmentin plus des focs ou génois dont le nombre n'excède pas :

- ◆ 3 en classe A, B et R1
(dont 2 aux dimensions maximales)
- ◆ 4 en classe C et R2
(dont 2 aux dimensions maximales)
- ◆ 5 en classe D, E, F, G, R3 et R4
(dont 2 aux dimensions maximales).

5.2.2 - Les focs ou génois qui ne sont pas aux dimensions maximales auront une surface inférieure d'au moins 15%. Les focs lattés ne sont autorisés que pour les petits focs (LPG inférieur à 1,10 fois la valeur du J du bateau).

5.3 - Spinnaker et génakers - Sont autorisés :

- ◆ 2 spinnakers ou génakers. (voir 12.3.3).
- ◆ Sauf règle de classe limitant à un seul spinnaker

5.4 - Le même jeu de voiles doit être embarqué pendant toute la durée d'une épreuve. En cas d'accident, le comité de course peut autoriser l'emploi d'une nouvelle voile après avis du jugeur HN. Les instructions de course devront préciser si cette limitation s'applique à un ensemble d'épreuves sur une courte période.

5.5 - Les big-boys, tall-boys et autres voiles spécialisées ne sont pas autorisés.

5.6 - Le génois double est autorisé à condition qu'il remplace un spinnaker dans le compte des voiles et que sa surface, lorsqu'il est replié en deux, n'excède pas celle du plus grand génois autorisé pour le bateau.

5.7 - Foc et Grand Voile à enrouleur sont autorisés (voir art. 12. Sur les conditions de bonifications liées à ces équipements).

5.8 - Façon d'établir les voiles

Le port simultané de deux focs ou génois est autorisé aux allures portantes, à condition d'utiliser un

seul tangon et de ne pas établir en plus le spinnaker. Un seul foc ou génois peut être établi en même temps que le spinnaker, et dans ce cas il doit être endraillé sur l'étau.

5.9 - Point d'amure des spi asymétriques et génakers

Les spi asymétriques et génakers peuvent être amurés sur :

- ◆ Un tangon dont l'une des extrémités est appuyée sur le mat
- ◆ Un bout dehors si prévu de série
- ◆ L'étrave du bateau (et non au balcon).

L'embarquement simultané d'un tangon et d'un bout dehors n'est possible que si le certificat de jauge du bateau le prévoit.

ARTICLE 6 ÉQUIPAGE

Dans les épreuves en équipage : celui-ci ne peut comprendre moins de deux personnes, dont un skipper. Lorsqu'il le juge nécessaire, le comité de course peut imposer un équipage minimum de trois personnes pour une course se déroulant sur tout ou partie d'une nuit. Ce paragraphe concerne toutes les séries, monotypes ou non.

ARTICLE 7 STABILITÉ

Aucune dérogation à l'article 49 de l'I.S.A.F. (position de l'équipage) ne sera accordée.

L'article 51 de l'I.S.A.F. portant sur l'augmentation de la stabilité sera rigoureusement appliqué dans toutes les courses au handicap.

ARTICLE 8 IDENTIFICATION DES BATEAUX

8.1 - Numéros d'identification

Tout bateau en course doit porter, au minimum dans la grand-voile, le **numéro d'identification national attribué par la F.F.VOILE ou par son autorité nationale.**

8.2 - La disposition et les dimensions des chiffres et des lettres seront conformes aux prescriptions de l'annexe G des règles de l'I.S.A.F. Toutefois, pour les plus petits bateaux, la hauteur des chiffres et lettres ne sera pas inférieure à 25 cm.



8.3 - Pour certaines épreuves, le comité de course pourra imposer, outre ces numéros de voiles, le port de numéros dans les filières ou sur la coque des deux côtés ; cette obligation devra figurer dans les instructions de course.

8.4 - Pavillons de classe

Un pavillon est affecté à chacune des classes distinguées par la table H 109 ; le port de ce pavillon est obligatoire pour toute régates interclubs. Un système de pavillons fédéraux est présenté à l'annexe 1.

8.5 - Le pavillon de classe doit être fixé sur un pataras ou en l'absence de pataras sur le galhauban tribord, au moins 1,50 m au-dessus du niveau du pont. Ce pavillon signale que le bateau est en course ; il doit être :

- ◆ Hissé dès que le bateau quitte la terre pour se rendre sur la ligne de départ,
- ◆ Amené en cas d'abandon.

ARTICLE 9 CARACTÉRISTIQUES DES BATEAUX

Les bateaux doivent être conformes :

- ◆ Aux caractéristiques déposées à la FF Voile par le chantier selon le document H118.
- ◆ Aux documents H 109, H 108, amendés éventuellement par le document H 112.
- ◆ Aux amendements mentionnés sur leurs certificats de jauge.

ARTICLE 10 AIDES ÉLECTRONIQUES

Elles sont toutes autorisées.

ARTICLE 11 ÉQUIPAGE

Rappel de la règle fondamentale de l'I.S.A.F :
«Il appartient à chaque voilier, sous sa seule responsabilité, de décider s'il doit ou non prendre le départ ou rester en course».

ARTICLE 12 JAUGES : LIMITATIONS , BONUS, MALUS, VÉRIFICATIONS

12.1 - Limitations

12.1.1 - Armement

Les bateaux respecteront la division 240 du décret N°84-810 du 30/8/84 modifié.

L'armement sera au minimum celui imposé par les règles internationales(RIPAM), complété par des moyens complémentaires selon la navigation entreprise. Ces moyens sont décrits dans la division 240. (consultable sur le site de la F. F. Voile).

Des moyens supplémentaires peuvent être exigés par les règles de classe ou par les organisateurs d'épreuves en application des règles spéciales offshore (R.S.O.) Sur les plans d'eau intérieurs ne relevant pas, du décret 84-810, l'armement minimum sera conforme à l'arrêté du 1^{er} février 2000.

12.1.2 - Aménagements

Les aménagements doivent correspondre au plan et à la nomenclature de la version commercialisée du bateau.

Sauf dérogation prévue au document H 112 ces aménagements ne pourront être moindres que le descriptif suivant :

- ◆ Tous les éléments tels que portes, planchers, couchettes et matelas doivent rester à bord ; - un réchaud, deux casseroles ou une casserole et une bouilloire ; - autant de couverts, assiettes, verres, tasses, que de personnes à bord ; - une réserve d'eau potable, au départ, de 4l minimum en classe A, 9l minimum pour les autres classes ; w.-c. ou récipient aménagé à cet usage.

L'allègement du bateau par démontage d'un quelconque élément des aménagements, même non nécessaire à la sécurité ou au confort, est strictement interdit. Lors des contrôles, la valeur des aménagements sera appréciée en fonction de la taille du bateau.

12.1.3 - Déplacement

Le déplacement à vide (mN) est celui indiqué par le règlement de la classe ou à défaut celui déclaré par le chantier comme étant le **minimum autorisé pour la série**.

(A compter du 1/12/03 cette déclaration est réalisée selon la norme ISO 8666).



12.1.4 - Mesure des voiles

Les dimensions standard sont définies dans les tables de caractéristiques, il s'agit de valeurs maximales et des dépassements si minimes soient-ils, entraînent systématiquement des malus. Il est conseillé aux bateaux trop éloignés des standards, de faire évaluer leurs différences avec plus d'acuité à l'aide d'un certificat O.R.C.

12.1.5 - Divers

◆ Tangon

Le tangon, placé horizontalement dans l'axe du bateau, une de ces extrémités fixée au mât, ne devra pas dépasser à l'avant la verticale de l'étrave, balcon ou autres appendices exclus. Si un dépassement est autorisé, la longueur du tangon figure dans la colonne «Tgn» des tables de caractéristiques.

Les bateaux des classes C, D, E, F, G, R₃ et R₄ peuvent utiliser un deuxième tangon pendant les manœuvres d'empennage du spinnaker.

◆ Etais à gorge

Ils sont tous autorisés sans malus.

12.2 - BONUS Standard

12.2.1 - Présence d'un moteur interne avec hélice d'une taille appropriée :

◆ Hélice à pales orientables ou rabattables :

1/2 groupe.

◆ Hélice à pales non orientables ou non rabattables :

2 groupes pour les classes B et C

1,5 groupe pour les autres classes.

Par moteur interne avec hélice de taille appropriée on entend un ensemble moteur hélice apte à faire progresser pendant cinq minutes le bateau bénéficiaire de la bonification à une vitesse égale à la vitesse moyenne plancher de son groupe de handicap (voir celle ci dans ce guide : principales vitesses moyennes observées), par vent nul ou de travers, lorsque ce bateau remorque un autre bateau - de longueur et déplacement équivalents ou supérieurs dépourvu de moyen de propulsion actif.

Les moteurs hors bords en puits installés de manière inamovible sont assimilés aux moteurs internes, le puits moteur devra être prévu d'origine par le constructeur, et l'inamovibilité du moteur en position de fonctionnement, constatée par un jugeur.

12.2.2 - Réduction de voilure avant par enroulement de génois :

1/2 groupe de bonus pour toutes les classes, si et seulement si :

◆ L'enrouleur possède un tambour situé au-dessus du pont

◆ Il enroule un génois (> 135% de J) et non un foc. Le même génois, est porté, pendant toute la durée de la compétition.

Les bateaux qui acceptent un bonus de génois à enrouleur, renoncent en échange à utiliser tout autre foc hormis le tourmentin.

Le génois sur enrouleur doit être amuré sur le tambour. Le changement d'option, enrouleur / non enrouleur, quand il entraîne un bonus, n'est possible qu'une fois par an.

12.2.3 - Réduction de grand-voile par enroulement :

1 groupe de bonus pour enroulement sur le guindant, seulement si la même grand-voile, est portée, pendant toute la durée de l'épreuve.

Le changement d'option, enrouleur / non enrouleur, n'est possible qu'une fois par an.

L'enroulement sur la bordure ne donne pas droit à une bonification.

12.3 - MALUS Standard

Les pénalités appliquées en course sont celles prévues par le règlement de l'I.S.A.F.

En outre, les bateaux courant au handicap sont soumis aux malus suivants, quand ils ne respectent pas les caractéristiques de leur série.

12.3.1 - Discordance déclarée et non déclarée

Le non-respect des caractéristiques de la série à laquelle appartient le bateau, et notamment les caractéristiques citées ci-dessous en 12.3.2, 12.3.3, 12.3.4, constitue une infraction qui remet en cause le handicap attribué à la série.

Discordance déclarée

Toute modification aux caractéristiques de la série doit être portée sur la carte d'identité du bateau et assortie des malus correspondants. Toute autre modification, non encore portée sur la carte d'identité ou relative aux bateaux X n'ayant pas encore de carte d'identité, doit être déclarée par le skipper lors de l'inscription à une course. Si le skipper n'est pas certain de la conformité de son bateau pour une quelconque des caractéristiques, il doit le signaler par écrit lors de l'inscription. Est considérée comme déclarée toute infraction portée sur la carte d'identité ou signalée par le skipper lors de l'inscription ou révélée par une vérification demandée par ce skipper avant le départ.

Discordance non déclarée

Est considérée comme non déclarée toute **discordance** révélée par un contrôle effectué sur l'initiative du comité de course ou du comité de prestation, avant le départ des bateaux déjà inscrits ou après leur arrivée. Une **discordance** non déclarée entraîne un malus majoré, une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification du bateau pour la ou les courses courues.



12.3.2 - Dépassements aux dimensions maximales de voiles

◆ Les voiles aux dimensions maximales autorisées doivent être conformes aux mesures données par les tables de handicap en vigueur au jour de la course. Ces mesures sont maximales, c'est-à-dire qu'elles ne peuvent être dépassées, de si peu que ce soit, sans entraîner un malus.

Les dépassements sont traités comme suit : ils s'apprécient par rapport à chaque longueur maximum autorisée :

- ◆ Pour un dépassement inférieur à 5 % malus de un demi-groupe.
- ◆ Pour un dépassement compris entre 5 % et 10% malus d'un groupe
- ◆ etc. chaque dépassement de 5 % supplémentaire amenant un malus d'un demi-groupe supplémentaire.
- ◆ Pour le rond de chute des grand-voiles, il n'est tenu compte que du dépassement le plus grand entre les valeurs de E (bordure maxi), MGM (chaîne à mi-hauteur), MGU (chaîne au trois quart de la hauteur), et MGT (chaîne au sept huitième de la hauteur).

12.3.3 - Modifications de coque, lest ou grément

Toute modification susceptible d'améliorer les performances du bateau sera pénalisée. Les modifications les plus fréquemment observées seront pénalisées comme suit :

- ◆ **Bastques** : malus un demi-groupe, par paire non prévue dans les tables.
- ◆ **Remplacement du mât par un mât en carbone** : malus un demi-groupe.
- ◆ **Modification de lest ou de tirant d'eau** : malus demi-groupe au minimum.
- ◆ **Jupe ou voûte** : malus un demi-groupe au minimum, un demi-groupe par tranche de 5% de la longueur du bateau sauf cas particuliers signalés dans le document H112.
- ◆ **Lèvres de puits de dérive** : malus un demi-groupe pour ajout sur les dériveurs intégraux.
- ◆ **Tangon trop long** : malus un demi-groupe par tranche de 5%.
- ◆ **Déplacement** : malus un groupe pour une insuffisance de 5% en dessous du déplacement indiqué plus un demi-groupe par tranche de 5% manquante supplémentaire.
- ◆ **Génaker 65% de ASF < AMG < 75% de ASF** : malus un demi-groupe.
- ◆ **Génaker AMG < 65% de ASF** : malus un groupe.
- ◆ **Bout dehors trop long** : malus un demi-groupe par tranche de 10 % de TPS.
- ◆ **Bout dehors ajouté** : malus un demi-groupe par tranche de 10% de SPL.
- ◆ Les enrouleurs avec tambour sous le pont sont assimilés à des étais à gorge.

- ◆ En course, la voile enroulée ne doit pas être remplacée.
Cependant, si celle-ci est entièrement roulée, une autre voile peut être établie sur un autre étau.
- ◆ Les étais à gorge ne sont pas pénalisés.

12.3.4 - Défauts d'armement ou d'aménagements

Tout défaut d'armement de sécurité entraîne l'exclusion de la course ou la disqualification si le défaut est constaté par contrôle après l'arrivée. Tout défaut d'aménagements déclaré entraîne un malus d'un demi-groupe.

12.3.5 - Cumul des malus

Les malus relatifs aux voiles, coque, lest, grément, aménagements doivent être cumulées pour un même bateau. Les cumuls de malus supérieurs à 2,5 groupes amènent à un classement en «X» tant qu'ils n'ont pas fait l'objet d'une étude particulière.

12.3.6 - Application des malus

Les malus décrits ci-dessus doivent normalement figurer sur la carte d'identité du bateau ; si les discordances sont révélées lors d'une course, les malus sont appliqués par le comité de protestation après consultation du comité de jauge et sont sans appel pour la course en question.

Pour les écarts de conformité non explicités par le présent règlement, le comité de jauge, ou de protestation applique, sans appel pour la course en question, les malus ou les pénalités, et il en informe immédiatement les skippers concernés. En cas de doute ou de contestation, le comité de course en appelle après la course au délégué régional. Chaque fois qu'un nouveau malus est à traiter, la carte d'identité du bateau cesse d'être valide et le responsable du bateau doit renvoyer celle ci au délégué de ligue qui lui a délivré.

A tous les niveaux de décision, la règle directrice sera d'appliquer un malus plus fort que l'avantage supposé en vitesse ; ceci pour décourager toute modification aux caractéristiques essentielles de la série, puisque le principe de la course au handicap est justement de faire courir ensemble des bateaux de série.

12.4 - VÉRIFICATIONS

A l'occasion des courses locales, les clubs organiseront périodiquement des séances de contrôle de leurs propres bateaux ; ceci pour familiariser tous les coureurs avec les notions de caractéristiques et de mesures. L'annexe jointe au présent règlement a pour but de fixer les conditions de mesure des voiles. Pour toute course importante, des contrôles de caractéristiques seront prévus systématiquement, à la diligence des comités de course ou des jaugeurs mesureurs.



Sauf dispositions différentes contenues dans les instructions de course, les bateaux devront gagner leur poste de mouillage aussitôt la course finie, un membre de l'équipage restant à bord pour permettre le contrôle éventuel du bateau.

ARTICLE 13 DÉTERMINATION ET UTILISATION DU COEFFICIENT DE HANDICAP

Pour trouver le coefficient applicable en secondes par milles (SM) à partir du groupe net de handicap (GR) on applique les formules suivantes.

Du groupe 0 au groupe 11	$SM = 290 - GR \times 15$
Du groupe 11 au groupe 30	$SM = 125 - (GR-11) \times 10$
Du groupe 30 au groupe 45	$SM = -65 - (GR-30) \times 8$
A partir du groupe 45	$SM = -185 - (GR-45) \times 6$

Pour trouver le facteur de multiplication du temps (TMF)
 $TMF = 600 / (SM + 683)$.

Le TMF est arrondi à 4 chiffres significatifs selon la valeur du 5^e chiffre.

Le résultat de ces calculs est montré sur le tableau H 105 ci-après.

Ces dispositions rendent possible l'introduction de bonus malus exprimés avec un chiffre décimal différent de 0 ou 5.

Cette méthode annule et remplace le tableau H 105 de 2007 et des années précédentes.

ANNEXE 1 - PAVILLON DE CLASSE (voir article 8.4)

Les pavillons sont des flammes bicolors, de dimensions minimales 20 x 50 cm. La moitié postérieure est échancrée.

Classes	Partie antérieure	Partie postérieure
A	Bleue	Blanche
B	Bleue	Noire
C	Jaune	Blanche
D	Jaune	Noire
E	Verte	Blanche
F	Verte	Noire
G	Verte	Rouge
L	Noire	Blanc
R1	Rouge	Bleue
R2	Rouge	Noire
R3	Rouge	Blanche
R4	Rouge	Jaune

ANNEXE 2 - JAUGE : ORGANISATION du CORPS de JAUGEURS-MESUREURS

Pour les BATEAUX HABITABLES participant aux COURSES de la formule HN France

Le corps des jaugeurs-mesureurs est l'exécutif de la commission du Handicap qui établit les règlements Handicap. Les jaugeurs-mesureurs régionaux dépendent directement du délégué Handicap de la ligue qui les représente dans la commission Handicap. Les personnes intéressées à devenir jaugeurs-mesureurs régionaux adressent leurs candidatures à leurs délégués régionaux Handicap.

1. - Quelles sont les missions des jaugeurs mesureurs régionaux ?

1. Certification

Le jaugeur mesureur régional H.N. France certifie : Les voiles, le gréement, la coque, les aménagements, l'armement et propose les bonus et/ou malus.

2. Vérification

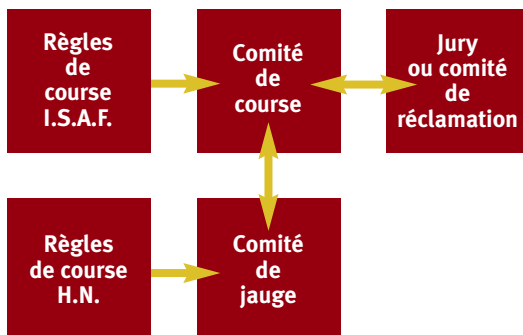
Lors des courses au Handicap, ils effectuent les vérifications de conformité des bateaux selon le guide de la course au handicap, en ce qui concerne les voiles, le gréement, la coque, les aménagements, l'armement et proposent les bonus et/ou malus.

Ils utiliseront les cartes d'identité et au besoin en feront établir.

Ils sont responsables du coefficient de handicap et peuvent effectuer, à tout instant, des vérifications de conformité.

Ils établissent, après chaque course d'une épreuve, un rapport de jauge pour le Comité de course. Ce rapport de jauge, peut être considéré, le cas échéant, comme une réclamation selon la règle I.S.A.F.

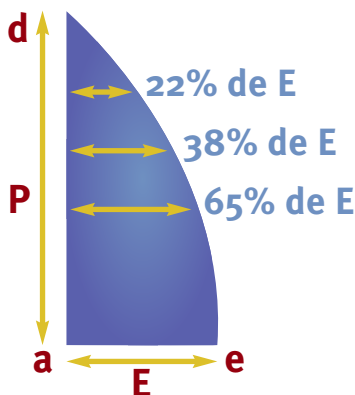
(Chapitre 6 – Conformité aux règles de classe ; certificats Art. 78.3).





kANNEXE 3 - METHODE DE MESURE

(sur les croquis, a : point d'amure, d : point de drisse, e : point d'écoute).



a - Grand-Voile - Les longueurs P et E sont contrôlées par des bandes peintes de couleur contrastée sur le mât et sur la bôme, le bord inférieur de la bande tracé sur le mat n'étant pas à plus de P de la face supérieure de la bôme. Idem pour la bande tracée sur la bôme.

Les autres dimensions (longueur de la chute, nombre, longueur et emplacement des lattes, têtère, largeurs, etc.) doivent être conformes au plan de voilure de la série.

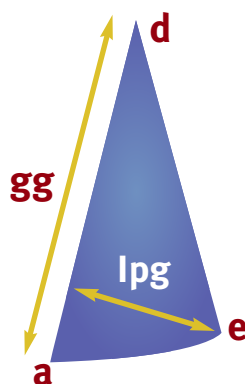
Lorsque ce dernier ne le spécifie pas :

- ◆ Les lattes forcées et les grand-voiles lattées sont autorisées,
- ◆ Les largeurs à 1/2 hauteur (MHW) 3/4 de hauteur (MTQW) et 7/8 de hauteur (MUW) sont limitées à 65% 38% et 22% de E ; ces largeurs sont mesurées comme suit :

1°) Détermination des points de mesure sur la chute : Ramener le point de drisse sur le point d'écoute (projection sur la bordure du point le plus en arrière de la voile) ; tendre également les deux parties de la chute ; le pli sur la chute est le milieu de la chute, point de départ de la mesure de largeur à 1/2 hauteur. Le point de départ de la mesure à 3/4 hauteur est obtenu en repliant le point de drisse sur le point précédent.

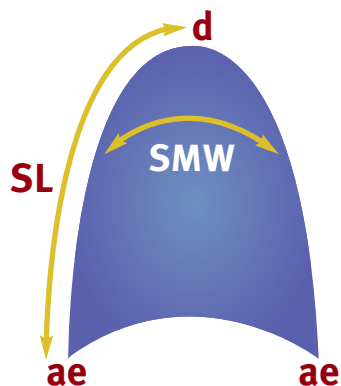
2°) Les largeurs sont mesurées à partir des points ci-dessous, en cherchant la plus courte distance avec le guindant, ralingue comprise, en tendant le tissu juste assez pour effacer les plis et mettre le tissu à plat.

3°) E est la valeur inscrite en table.



b - Foc ou génois - Guindant rectiligne, muni d'au moins trois mousquetons, qui partagent ce guindant en parties égales ou avec guindant endrailleable ; largeur à mi-hauteur égale au maximum à 50% de la bordure.

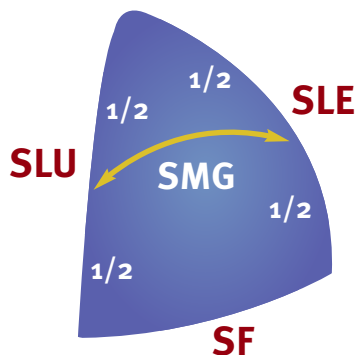
En raison du creux plus ou moins prononcé des génois, LPG est le plus souvent une courbe ; bien tendre le tissu pour y appliquer parfaitement le décimètre ; si les focs sont montés sur étau creux, inclure la ralingue d'étau creux dans la mesure de LPG.



c - Spinnaker - Guindant et chute sont symétriques et égaux (il y a donc deux SL) ; la plus grande largeur (SMW) est généralement située vers le tiers supérieur de la voile ; La bordure (ae-ae) est généralement plus courte que SMW.

Le spi étant une voile très creuse, mais en tissu léger et extensible, il faut tendre le tissu suffisamment pour qu'il « colle au ruban » et que le creux soit ainsi compté dans la mesure.

La voile étant symétrique, on peut replier le guindant sur la chute et mesurer ainsi le 1/2 de SMW ; pour localiser l'endroit de plus grande largeur, on ne peut que procéder par tâtonnements, en partant du bas de la voile et en remontant, le ruban restant perpendiculaire à l'axe de symétrie sur lequel la voile est pliée.



d - spinnaker asymétrique - Guindant et chute sont différents. La somme : guindant (SLU) + chute (SLE) est \leq à $2 \times SL$. La largeur milieu (SMG) est au plus égale à la plus grande largeur du Spi symétrique (SMW). Ces deux dimensions figurent dans les tables H108 et H109 Pour les bateaux équipés de série d'un spinnaker asymétrique, les mesures sont indiquées en table H 112 : guindant (SLU), chute (SLE), bordure (SF), largeur à mi-hauteur (AMG).

Dans tous les cas $SF < 133\%$ de SMG.

Nota : pour certaines séries signalées en H112 la surface maximum est aussi limitée. Les surfaces indiquées en H112 sont calculées selon la formule :

$$S = 0.85(0.6SLU + 0.4SLE)(0.2SF + 0.8SMG)$$

e - génaker - Guindant et chute sont différents. La somme : guindant (SLU) + chute (SLE) est \leq à $2 \times SL$. La largeur milieu (AMG) est au plus égale à la plus grande largeur du Spi symétrique (SMW). Ces deux dimensions figurent dans les tables H108 et H109. Pour les bateaux équipés de série d'un spinnaker asymétrique, les mesures sont indiquées en table H129 : Guindant (SLU), chute (SLE), bordure (SF), largeur à mi-hauteur (SMG).

Dans tous les cas $SF \geq 133\%$ de SMG.

f - Sommets fictifs - Voir le document I.S.A.F. en vigueur «Règles pour l'équipement des voiliers».

g - Marquage des voiles - Lors d'une épreuve, le jeu de voiles utilisées et lui seul sera tamponné avec le tampon de l'épreuve, suivi éventuellement de la signature du responsable de la jauge de l'épreuve. Ces marquages permettent de repérer les voiles lors des vérifications en cours d'épreuve.

Lorsqu'un jaugeur mesureur jauge un bateau ou le vérifie, s'il constate la conformité des voiles, il tamponne ces voiles avec son tampon personnel et signe à côté.

Il est recommandé de noter à l'encre indélébile en plus de la signature et du tampon :

- ◆ Le n° de voile
- ◆ La lettre M pour Micro ou Monotype
- ◆ La lettre P pour Proto
- ◆ La lettre H pour Handicap.

